

Opinión

¿Y QUÉ HAY DE LO MÍO?



Amador G. Ayora

Director de elEconomista
director@eleconomista.es
https://twitter.com/AmadorAyora
@AmadorAyora

Resulta pasmoso darse una vuelta por las autonomías españolas. Esta semana celebramos, en el marco de los actos del X Aniversario de *elEconomista*, un debate en la Comunidad Valenciana sobre el Corredor Mediterráneo, una línea ferroviaria con alrededor de 5.000 kilómetros de longitud, que pretende unir Algeciras con San Petersburgo.

La construcción del tramo español (el más largo, con alrededor de 1.300 kilómetros), dotado con unos 6.000 millones de financiación, lleva un retraso de casi dos años. Concretamente, la conexión entre Valencia y la frontera francesa debería haberse inaugurado en 2015 y, de momento, nadie se atreve a poner una fecha, aunque fuentes oficiales barajan 2017 o como muy tarde 2018.

El motivo es la modificación del proyecto inicial, que preveía una vía convencional, al que se añadirá un tercer hilo en ancho internacional para facilitar la salida a Europa. Según el secretario general de Vivienda y Obras Públicas de la Generalitat Valenciana, **Josep Vicent Boira**, en lo que llevamos de ejercicio se ejecutó sólo el 16 por ciento de la obra ferroviaria presupuestada. El polémico asunto propició hace unas semanas la celebración de una cumbre al más alto nivel entre los presidentes valenciano, **Ximo Puig**, y el de Cataluña, **Carles Puigdemont**, para escenificar sus críticas a la lentitud de las obras, así como a la escasa financiación en infraestructuras.

Las dos autonomías llevan razón en muchos de sus planteamientos. En la construcción del AVE se ha descuidado el transporte de mercancías, que equivale sólo al 4 por ciento del total, en beneficio del de pasajeros, por culpa de criterios políticos y en muchas ocasiones electoralistas.

El primer AVE unió Madrid y Sevilla en tiempos de **Felipe González**; el expresidente **José María Aznar** se empeñó en construir el de Valladolid y los exministros de Fomento, **Francisco Álvarez Cascos** y **Magdalena Álvarez**, impulsaron los de sus localidades de origen respectivas, Oviedo y Málaga. Por último, la exministra **Ana Pastor** puso todo su empeño en el de Galicia, pese a que los estudios preliminares apuntaban a una baja demanda en comparación con el coste.

El Arco Mediterráneo y su ámbito de influencia aglutinan la mitad de la población y del Producto Interior Bruto (PIB) del conjunto de España. Sin embargo, aún no existe

una conexión de AVE entre Barcelona y Valencia o entre esta última ciudad y Zaragoza. Es decir, que las segunda, tercera y cuarta ciudades más grandes de nuestro país no están bien comunicadas entre sí por ferrocarril. El portavoz económico de Ciudadanos, **Luis Garicano**, ya denunció que el desarrollo de la Alta Velocidad Española no obedece a criterios racionales.

Hace unas semanas, celebramos otras jornadas en Bilbao, donde salieron a relucir los retrasos en la *Y vasca*, que comenzó a andar en 2005 y forma parte también de los proyectos de altas prestaciones de Fomento, aptos tanto para mercancías como para pasajeros. Más de una década de retardo lleva, asimismo, el AVE a Asturias, debido a las extraordinarias dificultades para traspasar el túnel de Pajares.

El secretario de Estado de Infraestructuras, **Julio Gómez Pomar**, admite la importancia estratégica del nuevo corredor y entona el *mea culpa* por el atasco en las contrataciones, a la par que promete redoblar los esfuerzos para su conclusión "lo antes posible".

El presidente de Puertos del Estado, **José Llorca**, pone el dedo en la llaga al apuntar a Adif como el presunto responsable del desajuste. El gestor y propietario de la infraestructura ferroviaria presidida por **Gonzalo Ferre** otorgó contratos a costes hundidos, que obligan a paralizar las obras hasta su modificación. Un caso paradigmático es el AVE a Gra-

nada, que lleva más de un año clausurado para una simple reparación de la vía.

Pero ni valencianos ni catalanes se conforman con estas explicaciones y culpan directamente al Gobierno de **Rajoy** de falta de voluntad política, a la par que exigen iniciar los trámites a fin de levantar una segunda plataforma para separar el tráfico de mercancías del de pasajeros. Un plan que supone cuantiosas e interminables expropiaciones antes de su construcción.

Existen, sin embargo, varias cuestiones objetivas que cuestionan las urgencias con que se plantea el corredor. El presidente del Puerto de Valencia, **Aurelio Martínez**, llama la atención sobre la competitividad de las denominadas *autopistas del mar*, entre este puerto con otras grandes ciudades, que arrebatarán tráfico al futuro corredor, debido a sus bajos costes. También se advirtió que conectar Marruecos a través de Algeciras con el resto de Europa, mediante una salida rápida y barata para sus productos hortofrutícolas, como los toma-

tes, puede dañar las exportaciones agrícolas españolas.

Los aranceles hundidos y la escasa inspección en Rotterdam han convertido a su puerto en el mayor de Europa. La nueva conexión ferroviaria permitirá introducir muchos más productos en toda Europa, en detrimento de otros puertos como Barcelona o Valencia.

El camión acapara en la actualidad más del 95 por ciento del tráfico de mercancías con el resto del continente. El presidente de Keraben, uno de los fabricantes de cerámicas de Castellón, **Rafael Benavent**, reconoce que el camión es muy difícil de sustituir por el ferrocarril, debido al transporte de puerta a puerta. El presidente de Anecoop, que agrupa a un gran número de cooperativas

agrícolas valencianas, **Alejandro Monzón**, también considera imposible sustituir en su totalidad el transporte por carretera. Pero se decanta a favor del ferrocarril para evitar los incidentes de los camiones españoles para atravesar Francia y las mejoras que supondría en emisiones para el medio ambiente. Falta por abrir el debate sobre el coste en mano de obra que acarrearía para el sector.

Los gobiernos francés y español tendrán que asumir a mediados de noviembre la propiedad del túnel ferroviario de TP Ferro, que conecta ambos países a través de los Pirineos.

La conexión ya en funcionamiento con el Puerto de Barcelona acapara solo un tercio del tráfico de las mercancías exportadas, que sigue prefiriendo la vía tradicional a través de Portbou, debido a los complicados protocolos para atravesar el flamante nuevo túnel.

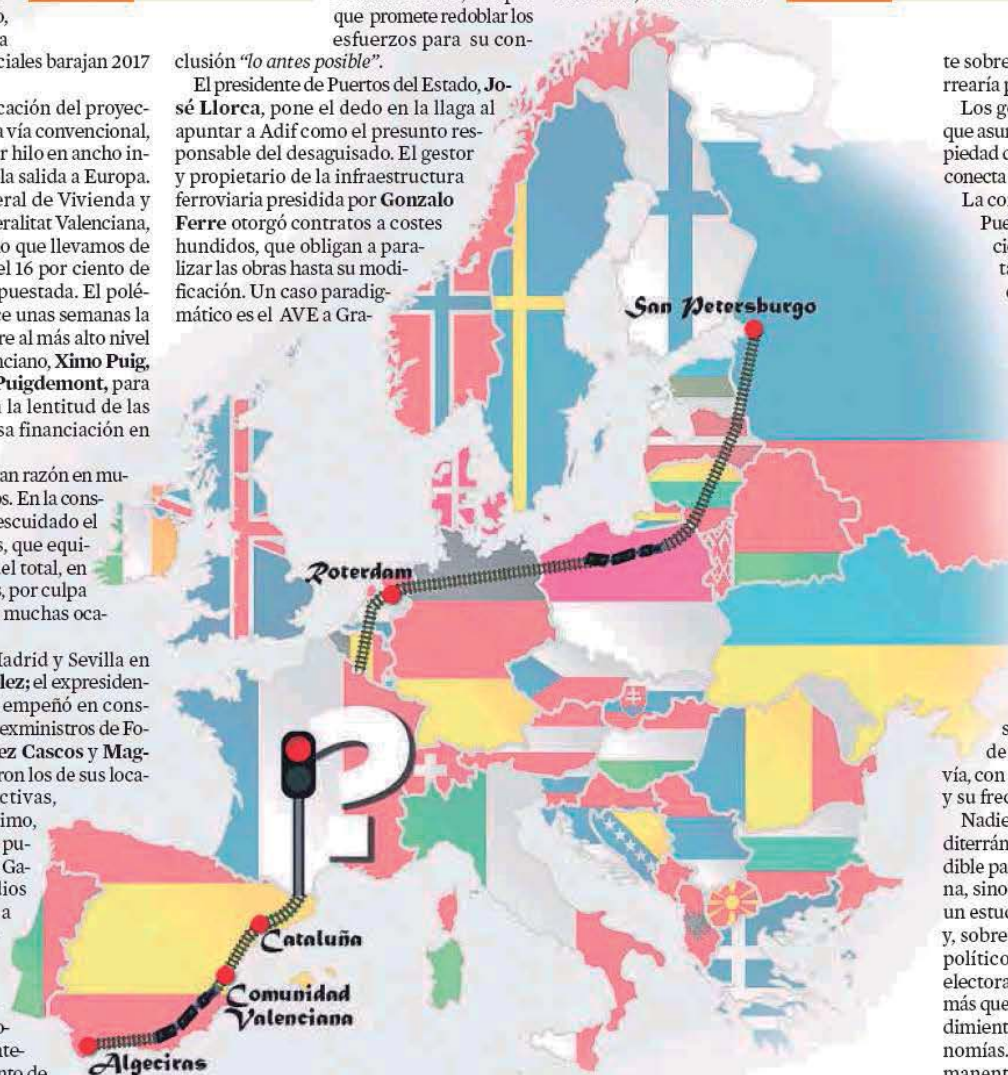
Francia desarrolla sus infraestructuras ferroviarias a menor velocidad que España. ¿Para qué servirá el Corredor si París no las moderniza a tiempo? Los pocos trenes que llegan aún hoy a Canfranc (Huesca), en la cara noreste de los Pirineos, llevan más de 40 años en vía muerta por las dificultades para atravesar el país vecino.

Se corre el riesgo de volver a incurrir en los errores del pasado, con la construcción de obras faraónicas sin racionalidad aparente. No tiene sentido exigir una segunda plataforma ferroviaria antes de comprobar la utilidad de la actual vía, con el tercer hilo de ancho internacional y su frecuencia de uso.

Nadie pone en duda que el Corredor Mediterráneo es una infraestructura imprescindible para el crecimiento, no sólo de esta zona, sino del conjunto de España. Pero falta un estudio serio sobre los pros y los contras y, sobre todo, un debate objetivo sin tintes políticos. Hacer de esta obra una bandera electoral contra el Gobierno no contribuye más que a exacerbar los problemas de entendimiento, que son ya enormes con las autonomías. No se puede prosperar con la permanente reivindicación en la recámara de "¿Y qué hay de lo mío?"

Cataluña y Valencia hacen del Corredor Mediterráneo una bandera contra el Gobierno de Rajoy

Se corre el riesgo de tener otra obra faraónica sin uso si Francia no coopera en construir el suyo



El paso por Francia es una de las incógnitas del Corredor Mediterráneo. EE